

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名 東九州自動車道 清武JCT～北郷	事業区分 高速自動車国道	事業主体 国土交通省九州地方整備局				
起終点 自：宮崎県宮崎市清武町大字今泉 至：宮崎県日南市北郷町大字郷之原	延長 19.0km					
事業概要 東九州自動車道 清武JCT～北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。						
H10年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H17年度用地着手				
全体事業費	約1,622億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)				
		約92%				
		供用済延長				
		1.2km				
計画交通量						
4,400～19,900台/日						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 8.0 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用 (残事業)/(事業全体) 259/1,942億円 (事業費：224/1,890億円) (維持管理費：34/52億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益 (残事業)/(事業全体) 2,062/2,078億円 (走行時間短縮便益：1,521/1,536億円) (走行経費減少便益：371/372億円) (交通事故減少便益：170/170億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年 令和元年 </td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 8.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 259/1,942億円 (事業費：224/1,890億円) (維持管理費：34/52億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,062/2,078億円 (走行時間短縮便益：1,521/1,536億円) (走行経費減少便益：371/372億円) (交通事故減少便益：170/170億円)	基準年 令和元年	
B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 8.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 259/1,942億円 (事業費：224/1,890億円) (維持管理費：34/52億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,062/2,078億円 (走行時間短縮便益：1,521/1,536億円) (走行経費減少便益：371/372億円) (交通事故減少便益：170/170億円)	基準年 令和元年			
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.1～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.02～1.1（事業期間 ±20%）						
【残事業】交通量：B/C=7.4～8.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=7.3～8.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=7.6～8.0（事業期間 ±20%）						
事業の効果等						
①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、県南地域の連携強化や経済活性化が期待される。						
②災害に強いネットワークの構築 ・異常気象時の事前通行規制や災害時の通行止めが非常に多く、日常生活に支障をきたしている。 ・当該区間では南海トラフ等の地震による津波も懸念されていることから、東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。						
③観光振興の支援 ・日南市内等の観光地へのアクセス性が向上し、施設滞在時間や立寄り先の増加による立寄り客や観光消費額の増加が期待される。						
④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ , NO ₂ , SPM削減）						
関係する地方公共団体等の意見						
日南市をはじめとする関係首長及び議会議長等で構成される東九州自動車道建設促進日南・串間・志布志地区協議会（会長：日南市長）等により早期整備の要望を受けている。（令和元年10月）						
県の意見：						
今回意見照会のありました東九州自動車道 清武JCT～北郷の再評価に係る対応方針につきましては、原案どおり「継続」で異論ありません。						
・東九州自動車道は、九州縦貫自動車等と一体となって九州における循環型高速交通ネットワークを形成し、本県の更なる経済発展はもとより、九州全体の一体的浮揚を図るために必要不可欠な道路であるため。						
・平成28年4月の熊本地震では、東九州自動車道が被災地への支援ルートとして機能するとともに、九州縦貫自動車道の代替ルートとして産業や暮らしを支えたところである。また、今年5月には日向灘を震源とする震度5弱の地震が発生し、南海トラフ巨大地震への備えの必要性を再認識したところであり、今後発生が懸念される様々な自然災害から県民の暮らしを守るために、人命救助や支援物資の輸送等のための「命の道」として、防災上大変重要な道路であるため。						
・県においても、建設発生土の受入調整など、引き続き最大限協力してまいりますので、本路線の早期供用に向けて、より一層の整備促進をお願いします。						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は横這い傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。

並行現道(一般道)の交通量は横這い傾向にあり、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約92% (平成31年3月末時点)

平成24年度：清武JCT～清武南IC 延長1.2km (2/2) 開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

九平トンネルの堀削補助工法・沈下対策追加、九平トンネルの特定有害物質対策の追加、芳ノ元頭部排土の法面対策・地下水排除工追加、頭部排土の要対策土の最終処分場での処理、トンネル可燃性ガス対策の追加、鏡洲・赤木地区等の大規模切土の法面对策の追加、芳ノ元・九平地区の土石流対策工の追加、頭部排土量の削減

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。